ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju **4 zł**, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 17. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 8 maja 1926 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 128**

Eksport a żegluga morska.

Czytelnicy nasi zapewne nie bez smutnego uczucia przeglądają rubrykę „Żeglarza Polskiego" p. t. „Nasz wywóz morzem", gdzie nie widać zatrudnionych przy wywozie naszych towarów prawie żadnych polskich statków. To samo dotyczy również importu.

Nasza intensywna kampanja eksportowa, która spowodowała nawet lekką zwyżkę frachtów bałtyckich, nie odbiła się najmniejszem echem na żegludze, tak dawno oczekiwanej, pod banderą własną. Prócz dwu parowców „Sarmacji" żeglujących od lat 4—5-ciu nie pojawiły się przy tych ożywionych przewozach i dla tych przewozów żadne nowe statki polskie, lub chociażby stare statki obce, przeprowadzone prawnie pod banderę naszą.

Najobficiej kształtuje się eksport węgla przez Gdańsk, Gdynię a nawet już i przez Tczew. Dzięki pomnożeniu i udoskonaleniu swych środków przeładunkowych i swych cumowisk, port gdański przepuszcza już blisko dwa razy więcej węgla w przeładunku z kolei na statki morskie niż w październiku r. ub.

Dnia 21 kwietnia załadowano 12 870 ton węgla w jednym dniu. Jest to dotychczas absolutny rekord dla portu gdańskiego.

Ogólna ilość towarów wysłanych przez port gdański w kwietniu wynosiła w przybliżeniu około 400 tys. ton. Wwieziono natomiast zaledwie 15 000 ton w tem około 7 000 ton rudy szweckiej i ok. 6 000 t. fosfatów.

Frachty, które przez miesiące zimowe dość znacznie poszły w górę, obecnie prawie wróciły do stanu poprzedniego. Wpłynęły w zimie na podniesienie frachtów nietylko trudności żeglugi zimowej na Bałtyku, tak że frachty do portów jak Ryga, Sztokholm, Rewel-Talinn zawierały w sobie opłatę łamaczy lodów, lecz również znamienne stanowisko Baltic and White Sea Conference, która wydała w grudniu okólnik dla swych członków i prenumeratorów poprostu zohydzający port gdański dla armatorów. Conference, która jest zrzeszeniem armatorów występowała oczywiście w interesach żeglugowców i osiągnęła pożądany skutek; nietylko pisma niemieckie, lecz również Lloyd Anversois przedrukowały bez komentarza komunikat Baltic and White Sea Conference, w którym mówi się o maraźmie polskich kolei państwowych, gospodarka, których całkowicie zawiodła i nie pozwala liczyć na dostarczenie na czas węgla i drzewa do portu gdańskiego.

Dzisiejszy stan rzeczy najdobitniej wskazuje ile było prawdy w insynuacjach powyższego zrzeszenia. Port gdański mimo odstraszania statków od niego, jak również port gdyński, od którego odstrasza prasa fachowa niemiecka z powodu jego niewykończoności, są przepełnione statkami, a kolej państwowa pracuje tak sprawnie, jak tylko na to pozwala za mało rozbudowana sieć kolejowa w obu portach. Ostatnio również i Tczew przejmuje część węgla, i jak się spodziewamy, wkrótce odciąży nieco węgla od przeładowanego węzła towarowego Zajączkowo poniżej Tczewa.

Rozwój ruchu gdańskiego portowego w porcie gdańskim odbywa się normalnie. Z obrazu bander wynika, iż statki szweckie co do tonażu wysunęły się na pierwsze miejsce, również olbrzymi przyrost otrzymała bandera duńska. Natomiast mniej zwiększyła się ilość statków niemieckich, bandera zaś angielska zaledwie utrzymuje się na dawnym poziomie. Bandera łotewska zaczyna odgrywać poważniejszą rolę w ruchu portowym Gdańska i Gdyni. Tczew odwiedzają na razie tylko lichtugi niemieckie i holownik gdański.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ze Szkoły Morskiej w Tczewie.

Kurs teoretyczny skończył się w tutejszej szkole morskiej, dnia 1-go maja. Dnia 4-go maja rozpoczęły się egzamina absolwentów, 6-go zaś egzamina maturalne 2-go kursu.

Uczniowie 1-go kursu już w dniu 11 maja będą przewiezieni do Gdyni, gdzie

20 maja przybędą absolwenci, aby wypłynąć natychmiast w podróż po Bałtyku na statku szkolnym „Lwów".

Statek ten około 2 czerwca powróci do Gdyni, by zabrać na pokład uczniów 2-go kursu, którzy w tym czasie ukończą egzamina.

Początek letniej kampanji.

Dnia 29 kwietnia wszystkie czynne okręty naszej Marynarki Wojennej opuściły Gdańsk, gdzie pozostawały podczas okresu zimowego i przybyły do Gdyni na stały postój w okresie letnim.

Na stoczni gdańskiej pozostały tylko torpedowce: „Mazur" i „Kujawiak" celem wykończenia remontu.

Walne Zebranie L. M. i R.

W dniu 30 kwetna r. b. w sali Rady Miejskiej m. st. Warszawy odbyło się Walne Zebranie Ligi Morskiej i Rzecznej.

Zebranie zagaił wice-prezes Rady mec. E. Waydel. Uczczono przez powstanie zmarłych członków Ligi, a przedewszystkiem członka Rady ś. p. Stefana Żeromskiego i członka Komisji Rewizyjnej ś. p. Henryka Ros.

Po odczytaniu porządku dziennego, dyrektor Ligi Kdr. rez. H. Pistel złożył sprawozdanie z działalności za rok 1925-ty.

Przyjęto bilans, wykazujący zysk w sumie: zł 61 867 76,— i zatwierdzono uchwałę Rady, dotyczącą kupna żaglowca szkolnego dla marynarki wojennej z funduszów „Tygodnia Bandery", wynoszacych sumę: zł 33 986 86,—. Uchwalono budżet na rok 1926 i udzielono absolutorium Zarządowi.

Po dokonaniu wyborów przystąpiono do uchwalenia zmian w statucie Ligi M. i R. Wobec zgłoszenia przez przedstawicieli Oddziałów poprawek do nowego statutu — uchwalono przekazać go Radzie do ostatecznego zredagowania i zatwierdzenia.

Pogłębienie Wisły Morskiej.

Komisja delegowana przez Ministerstwo Robót Publ. do zbadania najbardziej potrzebnych robót na dolnym brzegu Wisły po przejechaniu całej tej przestrzeni od Tczewa do samego ujścia wróciła do Warszawy.

Okazało się, że roboty, któreby zapewniły bezpieczeństwo żegludze, nie są duże i nie będą drogo kosztowały. W sferach urzędowych zapewniają, że trudności uzyskania kredytów na ten cel zostaną pokonane. Według opinji komisji można już dziś wywieźć tą drogą 50 tys. tonn węgla miesięcznie, a więc o 70 proc. więcej, niż przez Gdynię — kolej może jeszcze tę ilość dostarczyć. (A. M).

Narady w sprawie Gdyni.

Narady w Ministerstwie Przemysłu i Handlu z przedstawicielami konsorcjum budowy portu w Gdyni prowadzone są obecnie w szybszem tempie. Jest nadzieja, ż zostaną one ukończone w przyszłym tygodniu. Natychmiast po ukończeniu narad zostaną podjęte roboty w Gdyni na szerszą skalę.

Pertraktacje z Radą Portu

Jak komunikuje Agencja Morska z Warszawy Rada Portu w Gdańsku stawia pewne trudności eksploatacji drogi wodnej na Wiśle przez transporty idące z Tczewa. Celem usunięcia tych trudności wyjechali do Gdańska pp. inż. Olszewski i inż. Nosowicz, którzy mają w tej sprawie przeprowadzić potrzebne pertraktacje.

Ruch okrętowy w porcie gdyńskim w m-cu kwietniu.

Od dnia 1 kwietnia do dnia 30 kwietnia włącznie zawinęło do portu 20 statków o łącznej pojemności 14010 ton rej. net. W tym samym czasie opuściło port 20 statków o łącznej pojemności 14841 ton rej. net.

Wywieziono 24 748 ton węgla, przywieziono 4 tony ładunku mieszanego.

Pasażerów wyjechało 467 przybyło 35.

Wywóz węgla zmniejszył się w stosunku do poprzedniego miesiąca o 3 tys. ton.

Od dłuższego czasu po raz pierwszy zawinęły w ubiegłym miesiacu 2 żaglowce, które, należy przypuszczać odtąd częściej zaczną nawiedzać port w Gdyni, ze względu na znacznie łatwiejszy niż do Gdańska dojazd tak łatwy, że w wielu wypadkach żaglowiec bez pomocy holownika, a nawet własnych motorów może np. odejść od przystani.

Ruch polskich statków.

Dnia 1 maja parowiec Wawel (426 t.) i Wisła 347 t.) zawinęły próżne do portu gdańskiego. (Makler Bergenske). Dn. 4 maja zawinął transportowiec Wilja (2266 t.) z Cherbourga z materjałem wojennym.

Tegoż dnia par. Wisła (347) odpłynął z towarem do Horsensu.

Stocznia Gdańska wysyła nowozbudowany statek do Brazylji.

Stocznia Gdańska (The International Engineering and Shipbuilding Comp.) zbudowała na własny rachunek parowiec frachtowy o długości 51 m., szerokości 8,8 m. i zagłębieniu 4 m. Nośność statku wynosi około 850 ton, maszyna ma siłę 500 K. M.

Statek ten został sprzedany prywatnej linji brazylijskiej i otrzymał nazwę Laguna. Będzie on służył do przewozu towarów między Rio de Janeiro i Laguna. Pierwszą swą podróż z Gdańska statek odbędzie w początku b. m. pod kierownictwem kpt. Cyranki.

Z życia marynarki wojennej.

W dniu 4 maja rb. flota morska w składzie dyonu ćwiczebnego i torpedowców, oraz okrętów pomocniczych rozpoczęła kampanję czynna.

Dyon ćwiczebny składa się z następujących jednostek: O. R. P. „Gen. Haller", O.R. P. „Komend. Piłsudski", O. R. P. „Mewa", O. R. P. „Rybitwa", O. R. P. „Czajka", O. R. P. „Jaskółka".

Dyon Torpedowców: O. R. P. „Krakowiak". O. R. P. „Ślązak", O. R. P. „Podhalanin", a w dniu 1. 6. br. skład dyonu powiększą torpedowce: „Kujawiak" i „Huzar".

Okręty pomocnicze stanowią: R. O. P. „Pomorzanin", O. R. P. „Gen. Sosnkowski", O. R. P. „Adm. Sierpinek" i łódź motorowa „Nurek".

Głównym zadaniem kampanji roku bieżącego jest praktyczne przygotowanie personelu marynarki dla jednostek pływających.

W tym celu są zaokrętowani absolwenci Oficerskiej Szkoły Maryn. Woj. uczniowie szkoły podoficerskiej, oraz specjalistów.

W celu praktycznego doszkolenia oficerów są zorganizowane na flocie specjalne kursy.

Wobec braku kredytów odpowiednich, pływanie zagraniczne w roku bieżącym nie jest przewidziane. Lotnictwo morskie w tymże okresie rozpocznie intensywniejsze szkolenie personelu, ażeby przy wspólnych ćwiczeniach z flotą przygotować pilotów morskich.

Jednocześnie z flotą morska rozpoczęła kampanję i flotyla rzeczna w składzie monitorów: „Toruń", „Warszawa", „Pińsk", Horodyszcze", oraz statek sztabowy „Gen. Sikorski" i grupa uzbrojonych motorówek.

Zadaniem flotyli rzecznej podczas kampanji jest również praktyczne szkolenie personelu oraz przygotowanie jej do współdziałania z siłami lądowemi.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w kwietniu.

Ruch w kwietniu przewyższył pod wpływem naszej kampanji eksportowej, w pierwszym rzędzie węgla i drzewa, o całe 100 proc. ruch z kwietnia ub. roku. Zawinęły 442 statki o łącznej ładowności 265.711 ton (1925 : 132 938 t.), odpłynęły 444 statki o łącznej ładowności 263 542 ton (1925: 137 053).

Liczba kwietniowa tegoroczna jest również rekordem miesięcznym bezwzględnym dla portu gdańskiego.

Wśród statków które zawinęły do portu z ładunkiem było parowców 125 (76 510 t.), żaglowców 5 (396 t.), lichtug morskich 2 (782 t.). Pod balastem i próżnych zawinęło 290 parowców (181 020 t.) 7 żaglowców (902 t.) i 9 licht. morskich (4 336 t.). Jako do portu ukrycia zawinęły 3 parowce (1 701 t.), 1 żaglowiec (64 t.).

Opuściło port z ładunkiem: parowców 378 (240 737 t.), żaglowców 12 (1249 t.), lichtug morskich 18 (7 929 t.). Pod balastem i próżnych 30 parowców (11 607 t.) 1 żaglowiec (127 t.), 1 lichtuga morska (128). Jako z portu ukrycia wyszły 3 parowce (1701 t.) i 1 żaglowiec (64 t.).

Udział poszczególnych bander przedstawia się następująco:

Zawinęło do portu pod banderą polska 5 statków z 4 870 t., gdańska 10 z 4 733 t., szwecka 132 z 77 467 t., niemiecka 153 z 69 734 t., duńska 82 z 56 154 t., angielska 22 z 27 262 t., norweska 12 z 11 295 t., łotewska 13 z 9 831 t., holenderska 6 z 385 t., włoska 1 z 3 802 t., francuska 3 z 3370 t., hiszpańska 1 z 1720 t., fińska 2 z 622 t.

Ruch w kanale suezkim w r. 1925.

Ruch kanału suezkiego w r. 1925 przewyższył ruch wszystkich poprzednich lat. Tonaż który przeszedł przez kanał osiągnął cyfrę 26 762 000 ton (w r. 1924 20 034 000 ton); przyczem 60 proc. tonażu czyli 16 016,000 ton przypada na statki angielskie, 2 700 000 na holenderskie. Dalej następują statki niemieckie, francuskie, włoskie, japońskie. Całkowity przewóz towarów wynosił 26 578 000 ton, czyli o 800 000 ton więcej niż w r. 1924 i w r. 1913.

Rynek frachtowy.

Podaż towaru nadal była bardzo wieka, wobec czego frachty uległy dalszej zniżce. Za tonę węgla do Sztokholmu płacono 5—5/3, do portów wschodniej Szwecji 5/ sz.

Frachty na drzewo tarte wynosiły do Londynu 35/, do Szkocji 31/ za standard, do zachodniej Anglii 45/—46 szyl. Do Holandji płacono za stand. 19 fl., za m^3 okrąglaków 9 fl., za load podkładów dębowych 10 fl., sosnowych 9 fl. Za m^3 słupów telegraficznych płacono 12/9 sz.

Zboże do Rygi i Rewla przynosiło 8/3 za tonę, do Finlandji 9—9/3, do Danji 7/9. Cukier do Łotwy i Estonji 9—9/3 sz.

Rybactwo morskie.

O udział Polski w badaniu łososia.

Do ministerstwa W. R. i Oświec. Publ. wpłynął projekt prof. Siedleckiego o ustosunkowaniu się Polski do programu badań Bałtyku na rok bieżący przez międzynarodową komisję badania mórz.

W programie prof. Siedleckiego uwzględnione są sprawy bardzo żywo obchodzące Polskę m. in. warunki połowu śledzi i szprot.

Profesor Siedlecki kładzie specjalny nacisk na udział Polski w badaniu łososia.

Pominięcie Polski.

Prof. Lüddert przystępuje do wydawnictwa 10-cio tomowej encyklopedji rybactwa Europy północnej. Do współpracy zaproszeni zostali uczeni wszystkich państw, posiadających granice morskie z Estonją, Łotwą i Litwą łącznie. Nie został natomiast zaproszony nikt z Polski. Tak samo rybactwo polskie zostało w encyklopedji zupełnie pominięte.

Z prasy.

W nr. 9 „Przeglądu Gospodarczego" z dn. 1. 5. b. r. ukazał się artykuł pana Feliksa Rostkowskiego p. t. „Realny program twórczej pracy Polski na morzu" Dane techniczne do artykułu tego opracowane zostały przez inż. bud. okr. p. B. Baginowskiego. Autor dzieli żeglugę, któraby mogła rozwinąć się pod polską banderą na 3 grupy: 1. grupa żeglugi do państw bałtyckich i skandynawskich, 2. do państw zachodnio-europejskich 3. do krajów morza Śródziemnego.

Autor odrzuca żeglugę grupy 3, dowodząc iż z powodu niewystarczającej ilości ładunków i słabo rozwiniętych bezpośrednich stosunków handlowych z krajami morza Śródziemnego żegluga stała pod własną banderą w tym kierunku jeszcze się nie da rozwinąć.

Natomiast dla opanowania 5 proc. naszego importu i 10 proc. eksportu z r. 1925 „będziemy musieli stworzyć flotę następującą dla obsługi basenu morza Bałtyckiego 18 statków towarowych o 1 500 ton DW. i w celu zapoczątkowania własnego handlu zamorskiego z państwami zachodnio-europejskiemi — 9 statków po 3 000 ton DW."

Dodać można do ciekawych i pożytecznych wywodów p. F. Rostkowskiego, że im prędzej, im realniej i im skromniej rozpoczniemy ten program, tem pewniej przyjdziemy do jego istotnego rozwinięcia.

Nowe książki.

B. Aillet. Eksploatacja handlowa statku, str. 98, z 28 ryc. Paris—Challamel. Autor „Podręcznej książki kapitana „która już wytrzymała 2 wydania napisał również niewielką, lecz treściwą i praktyczną książkę o eksploatacji statku handlowego. Zawiera ona 11 rozdziałów: 1. Rozmaite rodzaje przewozów morskich. 2. Organizacja wielkiego towarzystwa. 3. Typy statków handlowych. 4. Fracht i jego wahania. Dokumenty towarzyszące towarom. 5. Odbiór towarów. Warunki i plan dobrego ładowania. 6. Ładowanie i układanie poszczeg. towarów. 7. Towary nasypowe. Zamknięcie luk. Przewietrzanie ładowni. 8. Wyładowanie. Wydanie 9. Awarje i braki. 10. Ładowanie węgla. 11. Utrzymanie statków.

Przeszło połowa książki jest poświęcona sprawom **ładowania**, wobec czego wszystkim osobom zaonteresowanym w przewozach morskich polecić można tę pracę.

Stanislas Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni. Str. 120 in 4° z 39 ryc. Paris - Challamel.

Książka traktująca o najprostszych przyrządach do podnoszenia i przesuwania, tak często stosowanych na statkach i w stoczniach jak maszty do ładowania i tramy do ładowania, żórawie, bloki, wielokluby. Badanie tych przyrządów poprzedza rozdział „o wytrzymałości materjałów", a mianowicie o wytrzymałości lin i łańcuchów, lin metalicznych, lin Securitas, o oporze sztuk drzewa, haków. Liczne tablice, oraz matematyczny, niemniej jednak praktyczny charakter wykładu czynią z książki tej pożyteczny podręcznik przy pracach na stoczni i na pokładzie statku.

Ś. p. r. inż. J. Bronikowski.

Dnia 24 kwietnia zasnął w Bogu inż. Józef Bronikowski, radca budownictwa i kierownik bydgoskiej Inspekcji Dróg Wodnych.

Ś. p. Józef Bronikowski urodził się w roku 1851 w pobliskiem Koronowie. Gimnazjum ukończył w Chełmnie, politechnikę w Hannowerze. Następnie wstąpił do służby państwowej, początkowo jako budowniczy, później inspektor względnie radca budownictwa wodnego. Na tych stanowiskach pracował w różnych miastach niemieckich, najdłużej w Köpenicku p. Berlinem, gdzie w końcu przeszedł na emeryturę.

Za manifestowanie polskości i katolicyzmu jeszcze w zaraniu działalności był przeniesiony z Torunia w głąb Niemiec, gdzie zmuszony był przebywać aż do przejścia na emeryturę.

W chwili powstania Państwa Polskiego, mimo, że miał blisko już lat 70. ofiarował swoje usługi Ojczyźnie i był Państwowym Komisarzem i mężem zaufania Polski dla odbioru majątku państwowego od Niemców w Inspekcjach Dróg Wodnych w Bydgoszczy i Nakle. Od tego czasu, aż do swej śmierci, był kierownikiem Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy. W ostatnich latach był członkiem Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy.

Powróciwszy do Polski, zmarły poświęcił całą zdobytą przez kilkadziesiąt lat wiedzę techniczną na usługi kraju, a działalność jego wskazywała, że oddawał się pracy z całem zamiłowaniem i godnym naśladowania zapałem.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

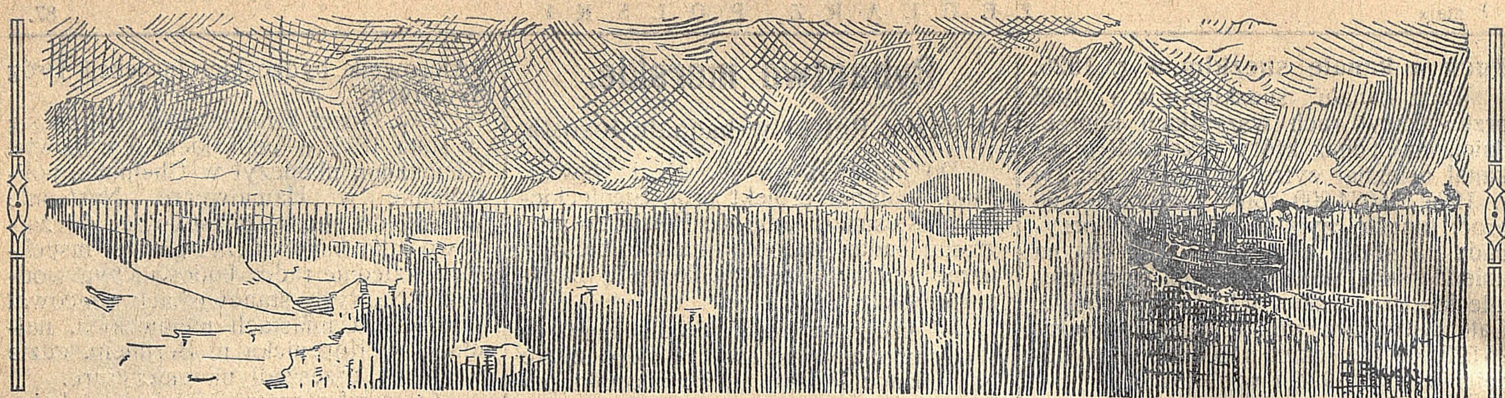
Ruch portu Lipawy. W czasie od 20 do 26 kwietnia zawinęło do portu 18 statków o łącznej ładowności 2 237 ton rej. netto. Statki te przywiozły 362 tony mieszanego ładunku, 140 sążni drzewa, 210 ton cukru itd. Statków próżnych nie było.

W tymże czasie odpłynęło 21 statków o łącznej ładowności 3 837 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 873 ton mieszanego ładunku, 9850 st. sz. osiki. 8 statków wyszło pod balastem i próżnych.

NIEMCY.

Poważny wypadek w kanale kilońskim. Parowiec niemiecki Charlotte, który w ostatnim tygodniu opuścił Gdańsk załadowany polskiem zbożem najechał na zamkniętą drugą bramę szluzy w Holtenau, co spowodowało ciężkie uszkodzenie szluzy. Statek sam otrzymał poważny przeciek i musiał przerwać dalszą podróż. Uszkodzenia szluzy obliczone są na 50 000 marek niem.

Obniżenie opłat za ładowanie i wyładowanie w przystaniach kanału kilońskiego. Opłaty za ładowanie i wyładowanie w przystaniach kanału kilońskiego, które muszą uiszczać statki ładujące lub wyładowujące mniej niż ćwierć swego ładunku, zostały od 13 marca obniżone do czwartej części ich poprzedniej wysokości. Dotychczas pobierano 10 fen. od tony brutto, bez względu na to czy statek bierze lub wyładowuje cały czy też tylko częściowy ładunek w przystaniach kanału.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

X.

Jednocześnie zbliżał się Firecrest do wielkiej drogi parowców z Europy do Nowego Yorku. W nocy 28 sierpnia po raz pierwszy ukazał się pięknie oświetlony parowiec, zdążający ku zachodowi. Po długiej samotności, jak wyznaje sam Gerbault, dziwnie mu było oglądać inny statek, a nawet trochę przykro, gdyż się wyczuło odrazu, że się nie jest „panem oceanu“, na którym też poza widnokręgiem kursują tysiące innych statków.

Nazajutrz nastąpiło spotkanie z innym statkiem, który również zauważył Firecrest. Gdy parowiec zbliżył się już znacznie, Al. Gerbault sygnalizował ramionami Yacht Firecrest 84 dni od Gibraltaru“.

Fala była dość znaczna, wobec czego, dla lepszej widoczności, wdrapał się do połowy want i trzymając się na nich samemi nogami sygnalizował rękoma. Podniósł już przedtem banderę francuska.

Parowiec prawdopodobnie zrozumiał sygnalizację jako wołanie o pomoc i skierował się ku yachtowi.

Okazało się, że był to parowiec grecki, szczelnie zapełniony emigrantami. Kapitan z wysokości mostku kiepska francuszczyzną pytał go przez megafon, czego sobie życzy, lecz ponieważ emigranci w liczbie tysiąca głów mówili wszyscy naraz, odpowiedź Gerbaulta (uspakajająca) nie była zrozumiana.

Najwięcej byli podnieceni emigranci. Widok samotnego żeglarza, prawie bez odzieży, opalonego na bronzowo w słońcu zwrotnikowem na łodzi żaglowej wśród oceanu działał na ich wyobraźnię. Pragnęli najwidoczniej ratunku dla podróżnika

Tymczasem olbrzymi kadłub parowca, który zatrzymał był swe maszyny, zasłonił yachtowi wiatr i groźnie na niego się pławił. Teraz Firecrest znalazł się w większem niebezpieczeństwie niż podczas burz, mogąc się uszkodzić o burtę okrętu. Rzucono mu wreszcie linę, którą uwiązał u masztu przy pokładzie.

Jakież było zdziwienie Gerbaulta gdy parowiec nagle puścił w ruch maszyny, próbując holować jego yacht. Nie pomogły żadne krzyki ani sygnały. gdyż go nie słuchano, aż w końcu zmuszony był uciąć hol przy maszcie nożem.

Parowiec nie dał jednak za wygrane znowu stanął i opuścił na wodę łódź. Firecrest położył się w pławę i czekał. Dwu młodych oficerów greckich okrytych złotemi dekoracjami i naszyciami jak generałowie południowo-amerykańscy usiłowało wedrzeć się na pokład, co było bardzo trudne z powodu fali.

Ostatecznie stoczyli się do zrębu, zasypując Gerbaulta pytaniami, dlaczego nie sterował gdy nastąpiło niebezpieczeństwo uderzenia się i innemi niemniej naiwnemi. Podróżnik odpowiedział im, że żałuje bardzo, że ma trudności objaśnić im, jak może sterować żaglowiec któremu zabrano wiatr i który jest bez ruchu. Zresztą Gerbault rozstał się ze swoimi gośćmi dobrze, otrzymując od nich pozycję 41 szerokości i 62.30 długości, oraz trzy butelki wina i kilka puszek konserw w upominku. Pozycja okazała się mylna o przeszło 4 stopnie długości, a własne obserwacje samotnego żeglarza, jak się niebawem sprawdziło, okazały się pewniejsze.

Jak twierdzi Gerbault był on szczęśliwy, gdy parowiec grecki oddalił się przy aplauzie tysiąca emigrantów i niebawem znikł za horyzontem. Natomiast kapitan parowca zapisał w swym dzienniku okretowym, wraz z mylną pozycją z dnia 29 sierpnia:

Napotkałem łódź żaglową z warjatem, który odmówił przyjęcia pomocy.

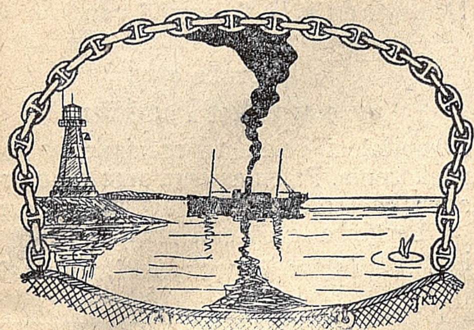
Początek polskiej podróży motorówką przez Francję.



Łódź motorowa „Miza“, prowadzona przez członka I. K. P. p. M. Załuskiego rozpoczęła południkową podróż przez Francję z portu Hawru dnia 20. 11. 1925. Do Hawru łódź została przewieziona na pokładzie parowca „Virginia“. Podróżni polscy dzielnie wybrali, udając się Sekwaną do Rouen, zamiast kanału bocznego Tancarville, otwarty lejek ujściowy Sekwany. Przy stanowiskach kotwicznych na morskiej Sekwanie odczuli nasi sportowcy siłę zmiennego prądu, stojąc z konieczności na dwu kotwicach, gdyż podczas przypływu rzeka jakby płynie wstecz. W sprawozdaniu z podróży tej p. W. B. w „Morzu“ (nr. 3—4) nie widać ażeby „Miza“ doznała na sobie siły zjawiska zwanego „bore“, widocznie nie znajdując podczas nadejścia tej spiętrzonej fali przypływowej przy Caudebec, gdzie działanie jego bywa nawet niebezpieczne dla łodzi.

W Rouen prowadzący musiał zdać pewien egzamin na prowadzenie motorówki na wodach wewnętrznych Francji, tak że dopiero 24. 11. wyruszono w górę rzeki. Do Paryża dotarli na 4 dzień, przebywając 243 km. i 8 szluz.

Z powodu chłodów dalszy ciąg podróży odłożyła załoga „Mizy“ do wiosny.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec. Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem- — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski. (w maju).

3 maja: niem. licht. Bazar 384 i Ulk 374 do Rygi (Pohlmann).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1300 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (22—30 kwietnia).

25 kwiet.: szw. par. Fylgia 980 do Halmstadu (B i S), szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Sölvesborgu (Bg).

26 kw.: duń. żagl. Sigrid 315 do Hudiksvallu (B i S).

27 kwiet.: duń. par. N. I. Ohlsen 474 do Odense (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie **4165 ton węgla.**

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (27 kwiet. do 3 maja).

27 kw.: szw. par. Edward 717 do Gefle (B i S), niem. par. Hedwig Fischer 1151 do Norrköpingu (Rhd), szw. par. Dagmar 647 do Trelleborgu (B i S).

28 kw.: szw. par. Baltia 1362 do Göteborga (B i S), szw. żagl. Hedwig 126 do Ystadu (Rhd), szw. par. Ribbertsburg 806 do Gefle (Bg), szw. par. Eliby 928 do Ortviken (Rhd), szw. par. Bellis 229 do Slite (B i S), szw. par. A. K. Fernström 433 do Helsingforsu (B i S).

29 kw.: duń. par. Smut 1089 do Kopenhagi (Art), szw. par. Barbara 748 do Oxelösundu (Bg), szw. par. Nord 988 do Helsingforsu (Rhd).

30 kw.: duń. par. Nordsoen 548 do Hennebontu (Rhd), szw. par. Nordöst 628 do Norresundet (B i S), szw. żagl. Margit 109 do Sztokholmu (Gw.), szw. par. Gotfrid 938 do Gefle (B i S), duń. par. Frankrig 778 do Kalundborgu (Bg).

1 maja: szw. par. Gusten 353 do Karlshamnu (Bg), łot. par. Krimulda 1150 do Rygi (D — S), szw. żagl. z mot. Hermann 531 do Halmstadu (B i S), szw. par. Betula 899 do Igesundu (B i S), szw. par. Monica 745 do Sztokholmu (B i S).

2 maja: szw. par. Alava 1720 do Savony (Art), szw. par. Neptunus 770 do Göteborga (B i S), duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Cygnus 1018 do Norrköpingu (B i S),

3 maja: norw. par. Gezina 1054 do Oslo (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 50 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(27 kwietnia do 3 maja).

27 kw.: niem. par. Gunlög 260 do Göteborga z drz. i tow. (Thor Hals).

28 kw.: par. Belgien 1174 do Grangemouth (Bg), duń. par. Kirsten 705 do Prestonu (Bg), niem. par. Elensborg 729 do Grangemouth (Bg), niem. par. Greta 378 do Harburga z podkładami (Wolff), niem. par. S. W. Fischer 601 do Swansea (Bg), niem. par. Käthe 643 do Gandawy (B i S), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Westhartlepool (B i S).

29 kw.: niem. żagl. Agnes 69 do Kopenhagi (Gw), norw. par. Lysaker 458 do Goole (Bg), niem. par. Victor 469 do Tynedocku (B i S), norw par. Svanholm 322 do Grimsby (Bg), niem. par. Georg Zelk 798 do Westhartlepol z podkładami (B i S).

30 kw.: niem. par. Carl Ferdinand Larssen 686 do Gandawy z kopalniakami (B i S), niem. par. Eduard Haubuss 435 do Amterdamu (D—S), niem. par. Ursula Fischer 1590 do Manchesteru (Bg), niem. par. Otto Fischer 338 do Boulogne (D—S), niem. par. Ljusneaelf 808 do Rotterdamu (D—S).

1 maja: szw. par. Oceanic 1338 do Londynu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 39 600 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (27 kwietnia do 3 maja).

27 kw.: duń. mot. Castenschiold 119 (Gw), niem. par. Mathias 276 do Falkenbergu (Jörgensen).

28 kw.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Nyköpingu (Bg), łot. par. Najga 157 z tow. i zb. do Rygi (Rhd), duń. żagl. z mot. Fyn 94 do Korsöru (Jörgensen).

30 kw.: niem. par. Bonus 519 do Rotterdamu z zb. i tow. (Rhd).

1 maja: niem. par. Arnold Köpke 430 do Sztokholmu (Rhd), niem. par. Prutan 120 do Rewla (Nordd. Lloyd).

2 maja: niem. par. Elmstrom 483 do Helsingforsu z tow. i zb. (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 800 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (27 kwietnia do 3 maja).

28 kw.: niem. par. Claus 153 do Szczecina z cukrem i tow. (Pwe).

30 kw.: niem. par. Oliva 721 do Londynu z cukrem i tow. (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 400 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(27 kwietnia do 3 maja).

30 kwietnia.: szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X 296 do Limnhamnu z ropą gazową (B i S), niem hol. Widder z niem. licht. cyst. V 564 do Rouen (Nordd. Lloyd).

1 maja: duń. par cyst. Dania 588 do Nakskov z ropą gazową (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 700 ton prod. naftowych.

O dopuszczalnem minimum balastu.

Większe statki handlowe, jak żaglowce, tak też parowce, udające się w podróż bez ładunku muszą ładować balast. Często jeszcze używa się w tym celu piasku, jednak w ostatnim czasie więcej stosuje się balast wodny, na przyjęcie którego przeznaczone są komory dna podwójnego.

Lichtugi morskie do nośności (deadweight) 1200 ton i więcej w konstrukcji swej obliczone są na żeglugę morską bez balastu. Żeglują one wobec tego często wysoko wynurzone z wody, natomiast parowce nie mogą wynurzać z wody więcej niż ¼ średnicy śruby, w przeciwnym bowiem razie żegluga już jest niebezpieczna.

Naogół przyjąć można, iż zagłębienie statku pod balastem wynosi 0,5 do 0,7 zagłębienia jego z pełnym ładunkiem. Waga natomiast balastu wynosić ma od ¼ do ½ wagi pełnego ładunku.

Wodostany Wisły.

Kwiecień / Daty	30	1	2	3	4	5	6
Kraków	—207	—212	—219	—225	—223	—219	—113
Zawichost	155	156	139	140	130	125	152
Warszawa	168	161	155	158	154	148	141
Płock	169	160	152	146	141	138	133
Toruń	209	204	190	178	170	164	159
Fordon	214	209	199	187	193	172	167
Tczew	206	212	204	190	174	162	150
Ujście	222	220	250	260	232	228	226

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	8 maja	12 maja	13 maja	17 maja
"	29 "	2 czerwca	3 czerwca	7 czerwca
"	19 czerwca	23 "	24 "	28 "
"	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpływa: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
14. 5.	z Lipawy	do Londynu	4. 5.	Baltara	United Balt. Corp.
17. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	18. 5.	Baltriger	"
21. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	21. 5.	"	"
10. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	11. 5.	Baltara	"
3. 5.	"	„ Londynu	7. 5.	Tasso	Ellerman Wilson
4. 5.	„ Hull	„ Hull	7. 5.	Kolpino	"

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I — 0,80 zł
– Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 — 1,20 zł
– Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 — 0,80 zł
M. Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa–Bałtyk. Warszawa 1926 . . . . 3,00 zł
– Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 . . . . 4,00 zł
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna)
prenumerata roczna . . . . 29,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . . 2,90 zł

oraz najnowsze wydania Challamela w Paryżu:

B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. — 3,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. . . . 17,50 zł
E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarod. — 2,80 zł
P. Fugairon. Nawigacja astronomiczna. Teorja i praktyka — 2,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni. — 4,50 zł
B. Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wyd. II-gie . . . . 5,80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. – Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.